

DOI 10.15826/izv2.2020.22.4.067

УДК 94(495) + 94(450.3/.5) +
+ 355.02(560)“14”

Т. В. Куш

Уральский федеральный университет
Екатеринбург, Россия

УПАДОК ВИЗАНТИЙСКОЙ ТАЛАССОКРАТИИ

После 1204 г. Византийская империя утратила контроль над Восточным Средиземноморьем. Восстановление государственности в 1261 г., тем не менее, не вернуло ей господство на морях. В регионе утвердились латиняне, прежде всего венецианцы и генуэзцы, которые имели владения в Эгейде и Черном море и вели здесь активную морскую торговлю. В условиях территориальной разобщенности византийских владений, высокой активности в регионе европейцев и растущей угрозы османских завоеваний для Византии резко возросло значение морских путей.

Данная статья посвящена анализу специфики византийских морских коммуникаций и их роли в судьбе империи в период геополитических перемен XIV–XV вв. Основываясь на письменных источниках, автор статьи рассматривает состояние византийского флота, роль иностранцев в обеспечении перемещений внутри империи и за ее пределы, значение морского сообщения в периоды турецких осад византийских городов.

Выявлено, что империя не могла собственными силами обеспечить устойчивые и регулярные морские контакты между отдельными частями своих владений и внешние связи с Западом. Упадок флота и недостаток материальных ресурсов вынуждали византийцев использовать в качестве транспортных средств иностранные суда. Итальянцы, прежде всего венецианцы, предоставляли корабли византийским императорам и дипломатам, совершавшим официальные поездки на Запад, осуществляли перевозку внутри региона людей и товаров, обеспечивали продовольствием жителей осажденных городов. Делается вывод, что транспортная зависимость Византии от итальянских морских республик обнаруживала ее экономическую и политическую слабость. Утрата контроля над морскими путями в Восточном Средиземноморье и деградация собственной системы транспортного сообщения способствовали упадку и падению Византии в 1453 г.

К л ю ч е в ы е с л о в а: поздняя Византия; морские коммуникации; итальянские морские республики; талассократия; османское завоевание Византии

Благодарности

Статья подготовлена при финансовой поддержке Российского фонда фундаментальных исследований в рамках научного проекта № 18-09-00091 «Турецкие осады поздневизантийских городов: особенности функционирования городского социума в ситуации межцивилизационного конфликта».

Ц и т и р о в а н и е: Куш Т. В. Упадок византийской талассократии. DOI 10.15826/izv2.2020.22.4.067 // Известия Уральского федерального университета. Сер. 2: Гуманитарные науки. 2020. Т. 22. № 4 (202). С. 126–138.

Поступила в редакцию: 15.06.2020

Принята к печати: 11.11.2020

Tatiana V. Kushch*Ural Federal University
Yekaterinburg, Russia*

DECLINE OF THE BYZANTINE THALASSOCRACY

After 1204, the Byzantine Empire lost control over the Eastern Mediterranean. The restoration of the Empire in 1261, however, did not recover its sea dominance. The Latins, especially the Venetians and the Genoese, who had possessions in the Aegean and the Black Seas and conducted active maritime trade there, established themselves in the region. The importance of sea routes for Byzantium increased dramatically given the territorial dispersion of the Byzantine possessions, the high activity of Europeans in the region, and the growing threat of an Ottoman conquest.

This article analyses the specifics of Byzantine sea communications and their role in the fate of the Empire during the period of geopolitical changes between the fourteenth and fifteenth centuries. Based on written sources, the author examines the condition of the Byzantine fleet, the role of foreigners in ensuring movement within and outside the Empire, and the meaning of the sea communication during the Ottoman sieges of Byzantine cities.

The author reveals that the Empire could not provide stable and regular sea contacts between separate parts of its territories and external relations with the West on its own. The decline of the fleet and the lack of material resources forced the Byzantines to use foreign ships as means of transportation. The Italians, especially the Venetians, provided transport to the Byzantine emperors and diplomats who made official trips to the West, transported people and goods within the region, and provided food for the inhabitants of besieged cities. It is concluded that the transport dependence of Byzantium on the Italian maritime republics testified to its economic and political weakness. The loss of control over the sea routes in the Eastern Mediterranean and the degradation of its own transport system contributed to the decline and fall of Byzantium in 1453.

Key words: Late Byzantium; maritime communication; Italian maritime republics; thalassocracy; Ottoman conquest of Byzantium

Acknowledgements

The research is sponsored by the *Russian Foundation for Basic Research* (project 18-09-00091 “The Ottoman Sieges of Late Byzantine Cities: Particulars of Urban Society’s Functioning in the Situation of Inter-Civilizational Conflict”).

For citation: Kushch, T. V. (2020). Upadok vizantiiskoi talassokratii [Decline of the Byzantine Thalassocracy]. *Izvestia. Ural Federal University Journal. Series 2: Humanities and Arts*, 22, 4 (202), 126–138. doi: 10.15826/izv2.2020.22.4.067

*Submitted: 15.06.2020**Accepted: 11.11.2020*

На протяжении многих столетий Византия господствовала на путях, проходивших через Восточное Средиземноморье. Унаследовав от Римской империи

разветвленную систему сухопутных дорог, ромеи контролировали транспортные артерии, соединявшие Запад и Восток [Avramea, p. 57]. Однако в силу исторических обстоятельств первостепенное значение для империи все же имели водные коммуникации. Именно море определяло характер экономической деятельности и вектор политического развития империи. Неслучайно историки часто говорят о византийской талассократии [Ahrweiler, p. 118; Koder, S. 101]. Да и сами византийцы всегда понимали важность для их державы «господства на всех морях» (*τὸ πᾶν θαλασσοκρατοῦντας*) [Georges Pachymérès, p. 403.5–6]. Находившаяся под их контролем сеть коммуникаций покрывала все Восточное Средиземноморье, соединяя центр и периферию империи. Морские пути обеспечивали гораздо более быструю, по сравнению с сухопутными, циркуляцию людей, товаров и информации. Так, при хорошей погоде и попутном ветре по морю за день можно было преодолеть расстояние, равное недельному переходу по суше [Avramea, p. 77]. Но море не только ускоряло перемещения и поддерживало внутреннее единство византийских территорий, но и создавало условия для внешних политических контактов, экономических и культурных связей. Контроль над Средиземноморьем или хотя бы его восточной частью обеспечивал империи доминирование не только морское, но и цивилизационное.

Византия, когда-то превратившая Средиземное море в свое внутреннее озеро, к XII в. потеряла монополию над большей его частью, однако ее владения по-прежнему плотным кольцом окружали Эгеиду [Jacoby, p. 94]. Ситуация кардинально изменилась после 1204 г., когда сюда пришли латиняне, потеснившие ромеев с морских путей. И даже после восстановления Византии в 1261 г. ей приходилось мириться с тем, что водные просторы региона бороздят уже не только ее корабли. Венецианцы, генуэзцы, каталонцы активно осваивали водные просторы Эгеиды, Пропонтиды и Черного моря. Сохраняя свое присутствие на море, Византия, тем не менее, вынуждена была уступить дорогу новым участникам средиземноморского трафика, признав их приоритет. Утрата империей прежних позиций на водных просторах обернулась для нее ослаблением экономической и политической роли в регионе.

С начала XIV в. Византийская империя столкнулась с новым вызовом — над ромеями нависла османская угроза. Турки, планомерно подчиняя себе византийские территории сначала в Малой Азии, а затем и на Балканах, угрожали самому существованию Византии и претендовали на ведущую роль в регионе. Если на первых порах они действовали преимущественно на суше, то постепенно усилили свое присутствие и на море, угрожая всей системе коммуникаций в Восточном Средиземноморье. В условиях нарастающей турецкой опасности морское сообщение приобрело для Византии особое значение. Чтобы дать представление о состоянии морских коммуникаций и их роли в судьбе поздней Византии, рассмотрим специфику таких контактов в условиях геополитического ослабления империи и утраты ею контроля над морем.

История судоходства в этот период самой империи и ее бывших территорий, завоеванных турками, как отметил в свое время Дж. Прайор, еще не написана

[Pryor, p. 46]. И хотя утверждение этого австралийского ученого даже в 1988 г. представлялось излишне категоричным (стоит вспомнить хотя бы классическую работу Э. Арвейлер [Ahrweiler]), оно, тем не менее, правомерно и до сих пор не потеряло своей актуальности. Несмотря на появление в дальнейшем работ по отдельным аспектам организации и функционирования транспортного сообщения в поздней Византии [Avramea; Belke], роль морских путей в жизни империи периода колоссальных геополитических сдвигов позднего Средневековья все еще не получила комплексного освещения.

На протяжении XIV в. территории Византии сокращались, словно шагреневая кожа, и к концу столетия под властью императоров оставались области, не соприкасавшиеся на суше: земли вокруг Константинополя, морейские владения на Пелопоннесе, несколько эгейских островов. Утрата малоазийских и балканских владений привела к упадку прежних сухопутных коммуникаций, исключив их из системы жизнеобеспечения империи [Belke, p. 82]. Транспортировка грузов, переброска войск, доставка сообщений, деловые поездки и частные путешествия осуществлялись почти исключительно морским путем. Только так можно было добраться до территориально удаленных частей «фрагментированной» империи [Laiou, p. 42]. И только море спасало византийцев, когда с суши над их владениями нависала внешняя опасность.

На протяжении XIV в. византийский флот, некогда восстановленный усилиями Михаила VIII Палеолога (1261–1282) [Ahrweiler, p. 339–340; Золотовский, с. 240], постепенно приходил в упадок, что угрожало присутствию империи на водных просторах Эгейды и Понта. То количество судов, которым обладала империя, позволяло сохранять политические и экономические контакты между разрозненными частями империи, но для обеспечения военных нужд их катастрофически не хватало. Недостаток кораблей особенно остро ощущался в периоды обострения отношений ромеев с латинянами, имевшими мощную материальную базу и поддержку своих метрополий. Приведу один из многочисленных примеров столкновений с морскими республиками, иллюстрирующий состояние военно-морских сил империи. Попытка Иоанна VI Кантакузина (1341–1354) восстановить флот вызвала острое недовольство генуэзцев, чья колония в Галате являлась главным морским конкурентом Константинополя. Генуэзцы, пользуясь ослаблением ромеев, прибрали себе доходы от морской торговли в районе византийской столицы [Balard, p. 78–79; Nicol, p. 264, 267] и потому не без оснований опасались, что император, отстроив заново корабли, сможет вернуть контроль над морем, чем нанесет тем самым урон их финансовым и политическим интересам [Nicephori Gregorae..., vol. 2, p. 842.12–21]. Поэтому в 1348 г., пользуясь отсутствием Кантакузина, они напали на Константинополь и сожгли как прибрежные торговые склады, так и византийские корабли: и торговые, недавно прибывшие с грузом в порт, и только что созданные триеры [Ibid., p. 847.5–8]. Это привело к византийско-генуэзской войне. По возвращении в столицу Иоанн Кантакузин приказал восстановить флот, и к весне 1349 г. были построены девять больших военных кораблей и около сотни небольших

весельных судов. Однако попытка взять реванш у генуэзцев провалилась. Наспех собранные, неопытные экипажи ромеев даже не успели вступить в бой и, едва началась буря, побросали свои новые триеры, которые стали легкой добычей для противника [Nicephori Gregorae..., vol. 2, p. 860.9–863.22]. В 1353 г. против генуэзского флота из 60 кораблей византийцы, действуя в союзе с венецианцами и каталонцами, смогли выставить только 10 судов [Анонимный хронограф, с. 293]. Количество византийских судов, участвовавших в той войне, не шло ни в какое сравнение с силами итальянских морских республик. На протяжении XIV в. Византийская империя не раз терпела поражение на море. Успехи же ее стали настолько редки, что вызывали у современников искреннее удивление. Так, выражая радость по поводу морской победы, одержанной в 1381 г. Иоанном V Палеологом (1341–1391) над генуэзцами в районе Галаты, первый министр империи Димитрий Кидонис отмечал, что «ей предшествовали многочисленные поражения и неудачи», в результате чего ромеи уже привыкли проигрывать, а потому «стали бояться и трястись при виде врага» [Démétrius Cydonès, vol. 2, ep. 211.24–28]. С середины XIV в. военные возможности империи не позволяли ей обеспечить безопасность даже своих прибрежных вод. В условиях внешней опасности ей приходилось рассчитывать исключительно на внешнюю помощь, прежде всего от венецианцев, что и было частым предметом переговоров и многократных обращений в венецианский Сенат с просьбой об отправке галей к византийским берегам.

Для обеспечения внутреннего сообщения между разобщенными византийскими владениями были предназначены суда, которые источники того времени называют «императорскими» (τὸ βασιλικὸν κάτεργον, ἡ βασιλικὰ τριήρης) [см., например: Laurent, p. 157.16; Анонимный хронограф, с. 286.12–13; Михаил Панарет, с. 99; Georgii Sphrantzae..., p. 76.12, 88.17; Philippidis-Braat, p. 139.5]. На них совершали поездки сам василевс и члены его семьи, церковные иерархи и государственные чиновники, доставлялись распоряжения и грузы. Так, архиепископ Фессалоникийский Григорий Палама в 1354 г. отправился на императорской триреме, совершавшей плавание из Фессалоники в Константинополь, но после остановки на о. Тенедос продолжил путь в столицу уже на попутном торговом судне [Sahas, p. 412–413]. Императорская галера по тому же маршруту курсировала и в начале XV в., о чем, в частности, упоминал патриарх Матфей I [Laurent, p. 157.16]. Но в силу ограниченности собственных ресурсов империя не могла в полном объеме обеспечить регулярное сообщение между своими территориями. Приходилось обращаться к иностранным, в первую очередь венецианским, капитанам, чьи корабли всегда можно было найти в греческих гаванях. Известно, что торговые галеи Республики Св. Марка совершали плавание по маршруту Венеция – Константинополь и обратно в среднем по два раза в год каждая [Lane, p. 120]. Учитывая масштаб торгового флота Венеции, можно говорить о том, что на этом направлении циркуляция ее морских судов носила постоянный характер, а потому путешествующему византийцу не составляло труда найти попутный корабль для поездки в нужную ему часть византийского

мира. Венецианцы обеспечивали перевозки в районе Адриатики и Эгейды, в то время как сообщение на Черном море осуществлялось главным образом генуэзцами [Balard, vol. 1, p. 150].

Даже императоры вынуждены были прибегать к транспортным услугам своих морских конкурентов. Внешнеполитические задачи, стоявшие перед империей, заставляли василевсов лично ездить на Запад для непосредственного диалога с потенциальными союзниками. Все знаменитые заграничные поездки поздневизантийских императоров состоялись благодаря итальянским перевозчикам. Именно на венецианском корабле Иоанн V Палеолог возвращался из поездки в Италию (1369–1371), где просил помощи у папы римского в борьбе против османов [Halecki, p. 231]. В 1399 г. услугами венецианцев воспользовался и его сын, император Мануил II Палеолог (1391–1425), поехавший лично просить у западных правителей поддержки в его антитурецкой борьбе [Васильев, с. 56]. В Республике Св. Марка он договорился с Сенатом, что в случае опасности венецианцы предоставят убежище его семье, оставшейся на время отсутствия императора на Пелопоннесе, и вывезут их оттуда [Dennis, p. 49; *Régestes des délibérations...*, vol. 2, no. 978]. На венецианских судах в 1420 г. прибыли в Константинополь и невесты сыновей императора Мануила II — София Монферратская, ставшая супругой наследника престола Иоанна VIII (1425–1448), и Клеопа Малатеста, вышедшая замуж за морейского деспота Феодора II [Iorga, p. 306–307]. Иоанн VIII Палеолог в 1423 г. поехал в Венецию на корабле этой же морской республики, Сенат которой постановил не брать с императора плату за проезд [*Régestes des délibérations...*, vol. 1, no. 192]. Для поездки греческой делегации на Ферраро-Флорентийский собор, обсуждавший вопрос заключения унии церквей, потребовалась целая эскадра из восьми триер, среди которых только одна принадлежала императору, остальные же были предоставлены папой (3), венецианцами (3) и Флоренцией (1) [Les “*Mémoires*”..., p. 198.2–5].

Более того, императорам приходилось пользоваться иностранными судами не только для зарубежных вояжей, но и для внутренних поездок. 12 марта 1449 г. Константин XI Палеолог (1449–1453), только что провозглашенный императором, прибыл со своей свитой из Мистры в столицу на каталонских галерах [Georgii Sphrantzae..., p. 102.8]. То, что иностранцы обеспечивали путешествия императорских особ, не могло не сказываться на международном имидже последних. Официальные поездки василевса, которые, как и любое его публичное появление, имели репрезентативное значение, со всей очевидностью демонстрировали остальному миру, насколько слабой стала империя, раз уж у нее не хватало кораблей даже для своего правителя.

Потому уже не удивительно, что и многочисленные дипломатические посольства ко дворам европейских правителей отправлялись чаще всего также на венецианских торговых судах [Andriopoulou, p. 51]. На венецианской галее возвращался в Константинополь Филипп Цикандил, побывавший в 1374–1375 гг. с миссией при дворе папы Григория XI в Авиньоне [Halecki, p. 307, n. 2]. Таким же образом добирался до столицы и посланник императора Иоанна V

на о. Эвбея в 1383 г. [Démétrius Cydonès, vol. 2, ep. 267.6]. К услугам венецианских мореходов прибегали и посольства Мануила Филантропина к Сигизмунду Люксембургскому в 1395–1396 гг. [Dennis, p. 46; Régestes des délibérations..., vol. 1, no. 901], Николая Нотары к французскому королю Карлу VI в 1397–1398 гг. [Diplomatarium Veneto-Levantinum..., vol. 2, no. 150], Николая Эвдемоноиоанна в Венецию в 1420 г. [Régestes des délibérations..., vol. 2, no. 1757] и др. По сути, венецианские галеи, будь то официально предоставленные Республикой либо нанятые частным образом, выполняли функцию официального перевозчика императорских послов на Запад, что наглядно свидетельствует о плачевном состоянии транспортных возможностей империи.

Впрочем, услугами иностранных перевозчиков пользовались не только официальные лица империи. Любой человек, будь то ученый или монах, отправляясь в дорогу, искал попутный корабль, о чем сообщают, в частности, Григорий Палама [Sahas, p. 409] и Димитрий Кидонис [Démétrius Cydonès, vol. 2, ep. 190.19–20]. Порой приходилось подолгу ждать подходящей okazji, да и плата за проезд была немалой, на что иногда сетовали византийские авторы [Ibid., vol. 1, ep. 71.27]. Плавание на торговом корабле причиняло путешественнику массу неудобств. В одном из посланий Димитрий Кидонис в красках передал обычные впечатления от морского путешествия:

Все же ты не хотел говорить ни о чем другом, как только о ежедневном общении с такими людьми (моряками. — Т. К.) — если вообще так можно назвать тех, кто столь много болтает, столь много пьет и живет столь бесшабашно — и о том, как тебя на ночь бросают во чрево корабля, словно осужденного в тюрьму, о тесноте и ругани там, о столах, подобных столам обреченных в Аиде, о грозных окриках капитана с кормы, о страхах в юте корабля¹, о гребцах, которым не разрешают остановиться... [Ibid., ep. 109.8–15].

К опасностям морского путешествия следует добавить постоянную угрозу пиратских нападений. О морском разбое сообщают многие источники. Если корабль, на котором плыл Димитрий Кидонис, однажды едва избежал захвата пиратами [Ibid., ep. 19.8–12], то судно с Григорием Паламой на борту попало в руки турецких разбойников, и святитель провел год в плену, ожидая выкупа [Sahas, p. 409]. Морской разбой в Восточном Средиземноморье, достигший в позднее Средневековье огромных масштабов, наносил вред не только торговому судоходству и хозяйственной жизни, но и морским коммуникациям в целом [Ahrweiler, p. 378; Куц, с. 246].

В экономической жизни обширного Средиземноморского региона морское сообщение играло ключевую роль. Значительная часть товаров на византийские рынки доставлялась на генуэзских или венецианских галеех. Как писал Кидонис, «моряки, прибывающие отовсюду, держат курс на Великий город (Константинополь. — Т. К.), чтобы наполнить его рынки тем, что произрастает на их родине»

¹ На юте гален днем обычно располагались пассажиры.

[Démétrius Cydonès, vol. 2, ep. 169.10–11]. Зависимость византийцев от западных товаров и морских конвоев, обеспечивавших безопасность доставки грузов, на протяжении позднего Средневековья все возрастала [Matchke, p. 476–477]. В ту пору, когда средиземноморская торговля по сути означала торговлю морскую, преимущественное использование иностранных судов свидетельствовало об упадке и слабости собственно византийской экономики [Makris, S. 67]. И хотя византийские торговые суда время от времени еще курсировали между византийскими владениями, в целом обеспечением «византийского островного мира» [Malamut, p. 613] занимались иностранцы, что делало экономику Византии крайне уязвимой для внешних воздействий.

Проблема обеспечения продовольствием городских центров и насыщения рынков товарами становилась особенно острой для империи с усилением турецкой экспансии. Во время осады турками прибрежных византийских городов их связь с внешним миром можно было поддерживать только по морю. Отсутствие в тот момент у турок флота позволяло ромеям держаться достаточно долго. Османы неоднократно предпринимали попытки захватить Константинополь и Фессалонику — крупнейшие города империи, но не могли блокировать их с моря, что позволяло осажденным выстоять, получая снабжение по морской «дороге жизни». Морем отправлялись и посольства к потенциальным союзникам с мольбой о помощи, морем покидали город те немногие счастливчики, кому удавалось бежать от голода и неизвестности. С моря приходила и подмога в блокированные с суши города, куда итальянцы доставляли продовольствие, оружие и подкрепление. Однако в периоды осад происходило резкое сокращение морских поставок в целом. Димитрий Кидонис, пытавшийся в 1384 г. переправить послание наместнику осажденной Фессалоники Мануилу I Палеологу, сообщает, что с трудом отыскал попутный иностранный корабль, поскольку желающих плыть туда не находилось [Démétrius Cydonès, vol. 2, ep. 277.14–15]. В острые фазы византийско-османского противостояния именно итальянские республики обеспечивали снабжение византийских городов. Так, с началом в 1394 г. осады Константинополя турками венецианский Сенат, отвечая на просьбу императора, направил туда корабль с 1 500 модиями зерна. На этом же судне предполагалось эвакуировать императора в случае критической ситуации [Régestes des délibérations..., vol. 1, no. 868]. И хотя в период этой осады османские корабли патрулировали прилегавшие к Константинополю воды [Necipoğlu, p. 158], они не могли полностью его блокировать, прекратив подвоз провизии и поступление помощи извне.

Источники упоминают, что в дни осад именно порт, куда приходили редкие корабли, становился тем местом, откуда расходились добрые вести. Как пишет Симеон Фессалоникийский, каждое появление на горизонте парусов в период второй осады Фессалоники (1423–1430) воспринималось жителями, жестоко страдавшими от голода, как чудо: «Мы увидели корабли с зерном, которые избавили бы нас от голода. Еще вечером горожане плакали, а утром возликовали... Те, кто раньше не верил в чудо, понял благодать, дарованную нам Богом

и мучеником (Св. Димитрием. — Т. К.), ибо это стало воистину чудом: суда прибыли с той стороны, с которой их нельзя было ожидать, да еще зимой и в самый разгар голода» [Balfour, p. 64.8–16]. Впрочем, предприимчивые дельцы взвинчивали цены, пользуясь образовавшимся на рынке дефицитом товара, и старались извлечь для себя выгоду из бедственного положения осажденных. Тот же Симеон описывает случай, когда в блокированную Фессалонику прибыл с Крита венецианский корабль с зерном, и только то, что оно отсырело, не позволило торговцам взять за него слишком высокую цену [Ibid., p. 64.17–27]. Опасность плавания в осажденный город нередко останавливала капитанов торговых судов, не желавших рисковать, идя в столь беспокойную гавань. Поступлению помощи осажденным препятствовало также нежелание морских республик навлечь на себя гнев султана.

Ромеи в условиях турецкой агрессии прекрасно осознавали роль морских коммуникаций, но отдавали себе отчет и в том, что уже не контролируют море, как прежде, и без внешней помощи обойтись не могут. Об этом, в частности, писал Исидор Киевский, оценивая деятельность Мануила II Палеолога в период блокады Константинополя Баязидом I в 1394–1402 гг.:

Итак, все обдумав, он заключил, что на суше уже ничего не может сделать. Море же дает мощь и силу, и если бы он мог управлять им, он сумел бы избежать окончательной гибели от рук варваров (турок. — Т. К.), а потому постепенно начал заключать союзы со всеми теми, кто был связан с морем. Острова и приморские города, простиравшиеся на запад от Эгейского моря до Геркулесовых столпов, тогда контролировали море, и их правителей нужно было убедить (оказать помощь. — Т. К.). Из города (Константинополя. — Т. К.) он отправлял посланников с просьбой о военной помощи и доставке всего необходимого, чтобы защититься от врага [Λαμπρος, т. 3, σ. 161.6–16].

Когда же турки смогли блокировать византийскую столицу с моря, судьба империи оказалась предрешена. Повествуя о событиях последней осады Константинополя 1453 г. и о появлении под его стенами турецкого флота, Критовул заметил:

Если ранее во время нападений враги осаждали их только на суше, а сами ромеи господствовали на море (τῆς θαλάσσης ἐκράτου), располагали обильными запасами, вели морскую торговлю, с легкостью переносили осаду и без труда отражали нападения, поскольку у них было достаточно воинов, чтобы сражаться только лишь на суше; то теперь, увидев, что на них идут войной и с суши, и с моря, они, конечно, испугались, поддались страху и не знали, что им делать [Critobuli..., 22.4, p. 39.17–24; Византийские историки..., с. 40].

Его слова передают безнадежность ситуации, в которой теперь оказались ромеи, по сравнению с предшествующими турецкими нападениями. Однако приведенное в данном контексте утверждение о недавнем морском величии империи являлось сугубо риторическим, отражавшим фантомные ощущения былой великодержавности, нежели отвечало исторической реальности. На протяжении последнего столетия существования империи ни о каком ее господстве

на море говорить уже не приходилось. И византийцы это понимали. Никифор Григора приписал Иоанну Кантакузину следующее обращение к согражданам: «Вы же видите, в приморских городах и особенно в самой царице всех городов (Константинополе. — Т. К.), что если кто-то из врагов лишает нас господства на море, то это влечет за собой угрозу самому нашему выживанию» [Nicephori Gregorae..., p. 855.2–5].

Таким образом, в Восточном Средиземноморье XIV — первой половины XV в. геополитическая ситуация постоянно менялась из-за большого количества акторов, желавших контролировать водные коммуникации в регионе. В этих обстоятельствах новые геополитические игроки все активнее теснили Византию не только с морских путей, но из средиземноморской политики в целом. Нараставшая транспортная зависимость империи от итальянских морских республик со всей очевидностью обнаруживала ее экономическую и политическую слабость. Не имея собственного флота, полностью завися от торговых и политических интересов иностранцев, жестоко страдая от разбоя пиратов, беззащитная перед турецким натиском, Византия оказалась вытеснена на обочину большой средиземноморской дороги. Конечно, было бы преувеличением сказать, что именно утрата контроля над морским сообщением в Восточном Средиземноморье оказалось главной причиной падения империи, тем не менее, она стала одним из важнейших факторов, ускоривших политическую и экономическую деградацию Византийской державы.

Источники

Анонимный хронограф — *Горянов Б. Т.* Неизданный анонимный византийский хронограф XIV века // Византийский временник. 1949. Т. 2 (27). С. 276–293.

Византийские историки о падении Константинополя в 1453 году / под ред. Я. Н. Любарского, Т. И. Соболя. СПб. : Алетей, 2006.

Михаил Панарет. О Великих Комнинах (Трапезундская хроника) / под ред. С. П. Карпова, пер. и коммент. С. П. Карпова, Р. М. Шукурова ; подг. греч. текста А. М. Крюкова. СПб. : Алетей, 2019.

Balfour D. Politico-historical Works of Symeon Archbishop of Thessalonica (1416/17 to 1429). Wien : Verl. der Österreichischen Akademie der Wissenschaften, 1979.

Critobuli Imbriotae historiae / ed. D. R. Reinsch. Berolini ; Novi Eboraci : de Gruyter, 1983.

Démétrius Cydonès. Correspondance / publ. par R.-J. Loenertz. Studi Città del Vaticano : Biblioteca Apostolica Vaticana, 1956–1960. Vol. 1–2.

Diplomatarium Veneto-Levantinum sive acta et diplomata res Venetas, Graecas atque Levantis illustantia a. 1351–1454 / ed. R. Predelli. Venetiis : sumptibus societatis, 1899.

Georges Pachymères. Relations historiques / éd. par A. Failler, trad. par V. Laurent. Paris : Les belles letters, 1984.

Georgii Sphrantzae Chronicon / a cura di R. Maisano. Roma : Accademia Nazionale dei Lincei, 1990. (Corpus Fontium Historiae Byzantinae ; vol. XXIX).

Iorga N. Notes et extraits pour servir à l'histoire des Croisades au XV-e siècle. Vol. 1. Paris : E. Leroux, 1899.

Λαμπρός Σπ. Παλαιολόγεια καὶ Πελοποννησιακὰ. Αθήναι : Εκδόσεις Β. Ν. Γρηγοριάδης, 1912–1930. Τ. 1–4.

Les “Mémoires” du grand ecclesiarque de l'Eglise de Constantinople Sylvestre Syropoulos sur le Concile de Florence (1438–1439) / ed. V. Laurent. Rome : Pontificium institutum orientalium studiorum, 1971.

Nicephori Gregorae Byzantina historia / ed. L. Schopen, I. Bekker. Bonn : Impensis Ed. Weberi, 1829–1855. Vol. 1–3.

Philippidis-Braat A. La captivité de Palamas chez les turcs: dossier et commentaire // Travaux et mémoire. 1979. Vol. 7. P. 136–166.

Régestes des délibérations du Sénat de Venise concernant la Roumanie / éd. par F. Thiriet. Paris : Paris Mouton et CO la haye, 1958–1961. Vol. 1–3.

Исследования

Васильев А. А. Путешествие византийского императора Мануила II Палеолога по Западной Европе // Журнал Министерства народного просвещения. 1912. Ч. 39. Май. С. 41–78; Июнь. С. 260–304.

Золотовский В. А. Византийский флот периода правления первых Палеологов (1259–1328) // Вестник Волгоградского государственного университета. Сер. 4: История. Регионоведение. Международные отношения. 2018. Т. 23, № 5. С. 238–250. DOI: 10.15688/jvolsu4.2018.5.22

Куц Т. В. Пираты Эгейского моря: морской разбой в Восточном Средиземноморье XV века // Вестник Волгоградского государственного университета. Сер. 4: История. Регионоведение. Международные отношения. 2019. Т. 24, № 6. С. 245–254. DOI: 10.15688/jvolsu4.2019.6.19

Ahrweiler H. Byzance et la mer: la marine de guerre, la politique et les institutions maritimes de Byzance aux VII-e–XV-e siècles. Paris : Presses Universitaires de France, 1966.

Andriopoulou St. Diplomatic Communication between Byzantium and the West under the Late Palaiologoi (1354–1453) : PhD Thesis / University of Birmingham. Birmingham, 2010.

Avramea A. Land and Sea Communication, Fourth–Fifteenth Centuries // The Economic History of Byzantium: From the Seventh through the Fifteenth Century / ed. A. Laiou. Washington : Dumbarton Oaks, 2002. P. 57–90.

Balard M. La Roumanie Génoise (XII-e — début du XV-e siècle). Genova : Nella sede della società Ligure di storia patria, 1978. Vol. 1–2.

Belke K. Roads and Travel in Macedonia and Thrace in the Middle and Late Byzantine Period // Travel in the Byzantine World / ed. R. Macrides. Aldershot : Ashgate Publ., 2002. P. 73–90.

Dennis G. T. Official Documents of Manuel II Palaeologus // Byzantion. 1971. T. 41. P. 45–58.

Halecki O. Un empereur de Byzance à Rome. Vingt ans travail pour l'union des églises et pour défense de l'empire d'Orient. 1355–1373. Warszawa : Towarzystwo Naukowe Warszawskie, 1930.

Jacoby D. The Eastern Mediterranean in the Later Middle Ages : An Island World? // Byzantines, Latins, and Turks in the Eastern Mediterranean Worlds after 1150 / ed. J. Harris, C. Holmes, E. Russell. Oxford : Oxford Univ. Press, 2012. P. 93–118.

Koder J. Aspekte der thalassokratia der Byzantiner in der Ägäis // Griechenland und das Meer. Beiträge eines Symposions in Frankfurt im Dezember 1996 / hrsg. Ev. Chrysis, D. Letsios, H. A. Richter, R. Stupperich. Mannheim ; Möhnesee : Bibliopolis, 1999. S. 101–109.

Laiou A. Byzantium and the Neighboring Powers: Small-State Policies and Complexities // Byzantium : Faith and Power (1261–1557). Perspectives on Late Byzantine Art and Culture / by S. T. Brooks. New Haven ; London : Yale Univ. Press, 2006. P. 42–53.

Lane F. C. Venice, a Maritime Republic. Baltimore : The John Hopkins Univ. Press, 1973.

Laurent V. Le trisépiscopat du Patriarche Matthieu I-er (1397–1410). Un grand procès canonique à Byzance au début du XV-e siècle // Revue des études byzantines. 1972. T. 30. P. 5–166.

Makris G. Studien zur spätbyzantinische Schifffahrt. Genova : Istituto di Medievistica, 1988.

Malamut E. Les Îles de l'Empire byzantin, VII-e–XII-e siècles. Paris : Publications de la Sorbonne, 1988.

Matchke K.-P. The Late Byzantine Urban Economy, Thirteenth-Fifteenth Centuries // The Economic History of Byzantium: From the Seventh through the Fifteenth Century / ed. A. Laiou. Washington : Dumbarton Oaks, 2002. P. 463–495.

Necipoglu N. Economic Conditions in Constantinople during the Siege of Bayezid I (1394–1402) // Constantinople and its Hinterland / eds. C. Mango, G. Dagron. Aldershot : Ashgate Publishing, 1995. P. 157–167.

Nicol D. Byzantium and Venice. A Study in Diplomatic and Cultural Relations. Cambridge : Cambridge Univ. Press, 1988.

Pryor J. H. Geography, Technology, and War: Studies in the Maritime History of the Mediterranean, 649–1571. Cambridge : Cambridge Univ. Press, 1988.

Sahas D. J. Captivity and Dialogue: Gregory Palamas (1296–1360) and Muslims // The Greek Orthodox Theological Review. 1980. Vol. 25, № 4. P. 409–436.

References

Ahrweiler, H. (1966). *Byzance et la mer: la marine de guerre, la politique et les institutions maritimes de Byzance aux VII^e-XV^e siècles*. Paris: Presses Universitaires de France.

Andriopoulou, St. (2010). *Diplomatic Communication between Byzantium and the West under the Late Palaiologoi (1354–1453)* (doctoral dissertation). Birmingham, University of Birmingham.

Avramea, A. (2002). Land and Sea Communication, Fourth-Fifteenth Centuries. In A. Laiou (Ed.), *The Economic History of Byzantium: From the Seventh through the Fifteenth Century* (pp. 57–90). Washington: Dumbarton Oaks.

Balard, M. (1978). *La Romanie Génoise (XII^e – début du XV^e siècle)* (Vols. 1–2). Genova: Nella sede della società Ligure di storia patria.

Belke, K. (2002). Roads and Travel in Macedonia and Thrace in the Middle and Late Byzantine Period. In R. Macrides (Ed.), *Travel in the Byzantine World* (pp. 73–90). Aldershot: Ashgate Publ.

Dennis, G. T. (1971). Official Documents of Manuel II Palaeologus. *Byzantion*, 41, 45–58.

Halecki, O. (1930). *Un empereur de Byzance à Rome. Vingt ans travail pour l'union des églises et pour défense de l'empire d'Orient. 1355–1373*. Warszawa: Towarzystwo Naukowe Warszawskie.

Jacoby, D. (2012). The Eastern Mediterranean in the Later Middle Ages: An Island World? In J. Harris, C. Holmes, & E. Russell (Eds.), *Byzantines, Latins, and Turks in the Eastern Mediterranean Worlds after 1150* (pp. 93–118). Oxford: Oxford University Press.

Koder, J. (1999). Aspekte der thalassokratia der Byzantiner in der Ägäis. In Ev. Chrysis, D. Letsios, H. A. Richter, & R. Stupperich (Eds.), *Griechenland und das Meer. Beiträge eines Symposiums in Frankfurt im Dezember 1996* (pp. 101–109). Mannheim; Möhnesee: Bibliopolis.

Kushch, T. V. (2019). Piraty Egeiskogo moria: morskoi razboi v Vostochnom Sredizemnomor'e XV veka [Pirates of the Aegean: Eastern Mediterranean Sea Robbery in the 15th Century]. *Vestnik Volgogradskogo gosudarstvennogo universiteta. Seriya 4: Istorii. Regionovedenie. Mezhdunarodnye otnosheniia*, 24(6), 245–254. doi: 10.15688/jvolsu4.2019.6.19

Laiou, A. (2006). Byzantium and the Neighboring Powers: Small-State Policies and Complexities. In S. T. Brooks (Ed.), *Byzantium: Faith and Power (1261–1557). Perspectives on Late Byzantine Art and Culture* (pp. 42–53). New Haven; London: Yale University Press.

Lane, F. C. (1973). *Venice, a Maritime Republic*. Baltimore: The John Hopkins University Press.

Laurent, V. (1972). Le trisépiscopat du Patriarche Matthieu I-er (1397–1410). Un grand procès canonique à Byzance au début du XV^e siècle. *Revue des études byzantines*, 30, 5–166.

Makris, G. (1988). *Studien zur spätbyzantinische Schifffahrt*. Genova: Istituto di Medievistica.

Malamut, E. (1988). *Les îles de l'Empire byzantin, VII^e–XII^e siècles*. Paris: Publications de la Sorbonne.

Matchke, K.-P. (2002). The Late Byzantine Urban Economy, Thirteenth-Fifteenth Centuries. In A. Laiou (Ed.), *The Economic History of Byzantium: From the Seventh through the Fifteenth Century* (pp. 463–495). Washington: Dumbarton Oaks.

Necipoglu, N. (1995). Economic Conditions in Constantinople during the Siege of Bayezid I (1394–1402). In C. Mango, & G. Dagron (Eds.), *Constantinople and its Hinterland* (pp. 157–167). Aldershot: Ashgate Publishing.

Nicol, D. (1988). *Byzantium and Venice. A Study in Diplomatic and Cultural Relations*. Cambridge: Cambridge University Press.

Pryor, J. H. (1988). *Geography, Technology, and War: Studies in the Maritime History of the Mediterranean, 649–1571*. Cambridge: Cambridge University Press.

Sahas, D. J. (1980). Captivity and Dialogue: Gregory Palamas (1296–1360) and Muslims. *The Greek Orthodox Theological Review*, 25(4), 409–436.

Vasiliev, A. A. (1912, May). Puteshestvie vizantiiskogo imperatora Manuila II Paleologa po Zapadnoi Evrope [The Journey of Byzantine Emperor Manuel II Palaiologos to Western Europe]. *Zhurnal Ministerstva narodnogo prosveshcheniia*, 39, 41–78.

Vasiliev, A. A. (1912, June). Puteshestvie vizantiiskogo imperatora Manuila II Paleologa po Zapadnoi Evrope [The Journey of Byzantine Emperor Manuel II Palaiologos to Western Europe]. *Zhurnal Ministerstva narodnogo prosveshcheniia*, 39, 260–304.

Zolotovskiy, V. A. (2018). Vizantiiskii flot perioda pravleniia pervykh Paleologov (1259–1328) [Byzantine Navy during the Rule of the First Palaiologan Emperors (1259–1328)]. *Vestnik Volgogradskogo gosudarstvennogo universiteta. Seriya 4: Istorii. Regionovedenie. Mezhdunarodnye otnosheniia*, 23(5), 238–250. doi: 10.15688/jvolsu4.2018.5.22

Куш Татьяна Викторовна

доктор исторических наук, заведующая
кафедрой истории Древнего мира
и Средних веков

Уральский федеральный университет
620000, Екатеринбург, пр. Ленина, 51
E-mail: tkushch@yandex.ru

Kushch, Tatiana Viktorovna

Dr. Hab. (History), Head of the Department
of Ancient History and the Middle Ages
Ural Federal University

51, Lenin Ave., 620000 Yekaterinburg, Russia
Email: tkushch@yandex.ru
ORCID: 0000-0001-9097-5466
ResearcherID: H-9248-2017
ScopusID: 57214235683